Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt LII. — Wydany i rozesłany dnia 22 października 1872.

144.

Dokument koncesyi z dnia 14 września 1872,

na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Chotzen do Neusorge.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Sławonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austryi; Wielki Książę Krakowski; Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy austryacka spółka kolei państwa podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Chotzen do Neusorge z połączeniami z jednej strony na Brunów ku Neurode, z drugiej ku Waldenburgowi i z odnogą od przestrzeni Neustadt-Nachod do stósownego punktu kolei łączącej południowo-północno niemieckiej, przeto ze względu na pożyteczność tego przedsiębiorstwa dla ogółu, widzimy się spowodowani, wzmiankowanym petentom koncesyą tę na mocy ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), nadać jak następuje:

§. 1. Nadajemy c. k. uprzyw. austr. spółce kolei państwa prawo budowy i utrzymywania ruchu kolei żelaznej parowej z Chotzen do Neusorge z połączeniami z jednej strony na Brunów ku Neurode, z drugiej ku Waldenburgowi i z odnogą od przestrzeni Neustadt-Nachod do stósownego punktu kolei łączącej południowo-północno niemieckiej.

Co się tyczy połączenia tej kolei z siecią kolei pruskich i co się tyczy służby ruchu w stacyach spólnych, przepisy w tym względzie będą wydane po zawarciu traktatu z rządem

król. pruskim a spółka obowiązana jest poddać się przepisom tego traktatu i obowiązkom z niego wynikającym.

§. 2. Budowa i urządzenia ruchu kolei winny być wykonane według planów szczegółowych, przez ministerstwo handlu zatwierdzić się mających.

Co się tyczy sporządzenia i przedłożenia tego projektu, jakoteż czynności urzędowych z tem w związku zostających, w tej mierze spółka powinna trzymać się ściśle rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 4 lutego 1871 (Dz. u. p. Nr. 8).

W budowie należy zastósować się w szczególności także do wymagań, jakie ministerstwo handlu objawi, jakoteż do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Administracya państwa zastrzega sobie zatwierdzenie zmian w projektach budowy, o ile takowe stósownie do rezultatu rewizyi technicznej i oględzin śladu, przez komisyę polityczną podług przepisu §. 6 ustawy o koncesyach na koleje żelazne przedsięwziąść się mających, w interesie obrotu publicznego, dla zabezpieczenia kolei i dla dopełnienia przepisów prawnych potrzebnemi się okażą.

Gdyby przy wykonaniu budowy, ze względów ekonomiczno budowniczych lub ze względów na ruch, okazała się potrzebną lub pożądaną zmiana śladów kolei lub planów szczegółowych, atoli bez zmiany kierunku kolei w §. 1 oznaczonego i w ogólności bez istotnego pogorszenia stosunków poziomu i kierunku; do zmiany takiej potrzeba zezwolenia administracyi państwa.

Budowa ziemna kolei może być ograniczona na pokład pod jeden tor, atoli zakupując grunta trzeba albo odrazu nabyć takowe w rozległości do założenia drugiego toru potrzebne, albo przynajmniej zapewnić sobie nabycie na wypadek potrzeby.

Tunele od razu z szerokością w świetle na dwa tory zbudować należy.

Spółka jest obowiązana przyspieszyć ile to od niej zależy hipoteczne odpisanie parceli gruntowych pod budowę kolei nabytych, jakoteż mieć staranie, aby wymiar gruntów, sprostowanie hipoteczne poprzedzający, i ostateczne zamknięcie rachunków jak najprędzej dokonane został.

Administracya państwa ma prawo domagać się budowy ziemnej pod drugi tor, tudzież położenia tegoż w miejscach gdzie uzna tego potrzebę, gdy w ciągu dwóch po sobie następujących lat, dochód ryczałtowy roczny z jednej mili przewyższy sumę 180.000 zł. srebrem.

Spółka jest zresztą obowiązana urządzić stacye i tory już w pierwszem założeniu kolei tak, ażeby codziennie najmniej 15 pociągów o 70 osiach w każdym kierunku po rozmaitych liniach chodzić mogło.

Co się tyczy używania dworców kolei już istniejących lub koncesyonowanych jakoteż co się tyczy urządzenia służby ruchu w obrocie przejściowym, koncesyonaryusze zobowiązują się zawrzeć ugodę z interesowanemi zarządami kolei żelaznych. Jeżeli będzie potrzebnem rozszerzenie dworców obcych kolei, koszta poniosą koncesyonaryusze. Umowy w tym względzie zawarte należy przedłożyć administracyi państwa do zatwierdzenia.

Gdyby jednak ugoda względem wzajemnego używania cudzego dworca nie przyszła do skutku, spółka ma prawo wystawić własny dworzec, winna jednak urządzić tor przytykający do obcej kolei i starać się przynajmniej o zaprowadzenie wspólnej służby dworcowej dla podróżnych.

Co się tyczy warunków takiego połączenia i wspólnej służby dworcowej dla podróżnych spółka poddaje się decyzyi rządu gdyby nie mogła pogodzić się z koleją z którą się ma połączyć.

Zastrzega się, że jeżeli porozumienie nie przyjdzie do skutku, administracya państwa poda warunki wzajemnego używania wagonów kolei sąsiednich i założenia kolei prowadzących do kopalń i innych kolei do własnego użytku.

§. 3. Koncesyonaryusze są obowiązani zacząć budowę głównej linii kolei koncesyonowanej w przeciągu 6 miesięcy od dnia nadania koncesyi a ukończyć całą sieć i gotową kolej oddać na użytek publiczny w przeciągu trzech lat, licząc od tego samego terminu.

§. 4. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów prawnych.

Ma być także przyznane koncesyonaryuszom toż samo prawo w razie budowy kolei bocznych, prowadzących do szczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracya państwa ze względu na dobro publiczne uzna potrzebę budowy takich kolei.

§. 5. Przy budowie ruchu kolei koncesyonowanej, winni koncesyonaryusze trzymać się osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń (mianowicie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 i regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851*), tudzież przepisu o sygnałach z dnia 16 lipca 1872 (Dz. u. p. Nr. 80)], oraz ustaw i rozporządzeń jakie w przyszłości mogą być wydane.

Spółka obowiązuje się stosownie opalać lub ogrzewać w zimnej porze roku wagony osobowe wszystkich klas.

§. 6. Spółka winna, według przepisu §. 68 rzeczonego regulaminu ruchu kolei żelaznych, przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową, oddając na ten cel przedziały lub wagony, przyczem administracya pocztowa ma prawo oznaczać dla pociągów odchodzących codziennie ze stacyi końcowych w każdym kierunku godzinę odjazdu i szybkość.

Jeżeli do służby pocztowej potrzeba będzie więcej jak jednego ośmiokołowego lub dwóch czterokołowych wagonów, koncesyonaryusze otrzymają za każdy następny wagon wynagrodzenie w kwocie jeden złoty waluty austryackiej od mili.

Jeżeli administracya pocztowa uzna potrzebę zaprowadzenia na kolei koncesyonowanej poczty ruchomej, jaka istnieje już na innych kolejach austryackich, natenczas spółka winna utrzymywać swoim kosztem i naprawiać zamiast zwykłych czterokołowych, lub ośmiokołowych wagonów, wagony poczty ruchomej. do tego celu potrzebne, o ośmiu lub czterech kołach, według wymagania administracyi pocztowej urządzone.

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach, w których urząd pocztowy już istnieje lub będzie zaprowadzony, ma być wyznaczone bezpłatnie stósowne bioro pocztowe, składające się z jednego pokoju i izby na rzeczy, w gmachu kolei żelaznej; a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

Spółka jest nadto obowiązana przewozić i oddawać we właściwych stacyach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odchodzące bez asystencyi urzędników pocztowych lub sług, z wyjątkiem przesyłek wartościowych.

---

*) Dz. u. p. z roku 1852 Nr. 1

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekcyą kolei (radą zawiadowczą) a jej podrzędnemi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mają być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Spółka zobowiązuje się zbudować własnym kosztem podług zarządzenia administracyi telegrafów państwa linie telegraficzne wzdłuż kolei na swoim gruncie bez osobnego wynagrodzenia. Spółka winna wziąść na siebie bez osobnego wynagrodzenia czuwanie nad zbudowaną linią telegraficzną i polecić to służbie kolejowej.

Natomiast spółka ma prawo przymocować do pali telegrafów państwa druty telegrafów ruchu.

Używanie telegrafów ruchu ogranicza się wyłącznie na korespondencye, odnoszące się do ruchu kolei, jeżeli administracya państwa nie wyda osobnego rozporządzenia, dotyczącego depeszy rządowych, tudzież jeżeli nie zostanie zawarta umowa, odnosząca się do depeszy prywatnych; używanie telegrafów ruchu zostaje przeto pod wpływem i nadzorem administracyi państwa.

§. 8. Co się tyczy taryf osobowych i frachtowych, cen przewozu innych przedmiotów, ustanowienia należytości pobocznych, klasyfikacyi towarów i innych przepisów transportu, zastosowane będą przepisy zaprowadzone mocą koncesyi na innych liniach spółki i linie w §. 1 wymienione pod względem taryfy w ogólności uważane będą za integralną część składową istniejących linii spółki a zatem także w obrocie przejściowym za tworzące kurs bezpośredni.

Gdyby się okazała potrzeba dalszego zniżenia ceny przewozu osób, a koncesyonaryusze nie mogliby zniżyć odpowiednio cen przewozu w trzeciej klasie; obowiązani są zaprowadzić na wezwanie ministerstwa handlu IV klasę (dla stojących) z taryfą dziewięć centów od mili.

§. 9. Gdyby austryacka spółka kolei państwa miała rzeczywiście korzystać z gwarancyi państwa zapewnionej jej liniom dawniejszym, będzie obowiązana utrzymywać dla nowych linii obecnie koncesyonowanych oddzielne rachunki ruchu trzymając się w tej mierze systemu obliczania przepisanego dla sieci uzupełniającej w §. 20 dokumentu koncesyi z dnia 1 grudnia 1866 (Dz. u. p. Nr. 6 ex 1867).

§. 10. Co się tyczy taryfy dla transportów wojskowych jakoteż ulg dla podróżujących wojskowych, przepisy istniejące na innych liniach austryackiej kolei państwa będą także obowiązywały na liniach obecnie koncesyonowanych.

Postanowienia te winny być stósowane także do obrony krajowej obu połów państwa, do strzelców krajowych tyrolskich nie tylko gdy jadą na rachunek skarbu lecz oraz gdy odbywają podróż służbową na własny rachunek, jadąc na ćwiczenia z bronią lub zebrania dla kontroli; tudzież do korpusu straży wojskowej c. k. sądów cywilnych w Wiedniu, c. k. żandarmeryi i straży bezpieczeństwa i skarbowej uorganizowanych na sposób wojskowy.

Przepis o transportach wojskowych na kolejach żelaznych, obowiązujący na istniejących liniach austryackiej spółki kolei państwa będzie stosowany także na liniach w mowie będących.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austryackich kolei żelaznych ugody względem nabycia i utrzymywania w pogotowiu przedmiotów po-

trzebnych do transportów wojskowych i względem niesienia wzajemnej pomocy środkami przewozowemi, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i przepisu służbowego dla oddziałów polowej kolei żelaznej *) jak nie mniej do ugody dodatkowej **) względem przewozu obłożnie chorych i rannych, do przewozu na rachunek skarbu wojskowego nadesłanych, która z dniem 1 czerwca 1871 w życie weszła.

Obowiązek ten przystąpienia tyczy się także ugody względem wzajemnego wspierania się zapomocą służby przy przewozie większych transportów wojskowych, ze spółkami kolei żelaznych zawrzeć się mającej.

Co się tyczy umieszczenia na posadach wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej, spółka poddaje się postanowieniom §. 38 ustawy wojskowej ***) tudzież postanowieniem ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60), tyczącej się wykonania tego paragrafu.

§. 11. Urzędnicy państwa, oficyaliści i słudzy, którzy z polecenia władzy, mającej nadzór nad administracyą i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów, używają kolei żelaznej i wykażą się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróżnym.

§. 12. W razie nadzwyczajnej drożyzny żywności w cesarstwie austryackiem, administracya państwa ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże do połowy taryfy maksymalnej.

§. 13. Nadaje się także spółce w celu pozyskania potrzebnych funduszów, prawo puszczenia w obieg akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa, opiewających na okaziciela lub na imię, a które będą na giełdach austryackich sprzedawane i urzędownie notowane.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa będą wydane w walucie zagranicznej, kwota powinna być wyrażona także w walucie austryackiej.

Odnośne formularze trzeba przedłożyć przed emisyą rządowi do zatwierdzenia.

§. 14. Spółka zobowiązuje się w celu podniesienia wywozu węgla, popierać najusilniej przejście do skutku odnóg kolejowych do kopalni węgla, leżących wzdłuż kolei koncesyonowanej, lub też zakładać takie koleje na zasadzie umowy z interesowanymi pod warunkiem oznaczenia ilości przewozu i dodatku do taryfy, a ministerstwo handlu zastrzega sobie zatwierdzenia kierunku tych kolei i czasu wybudowania onych.

Gdyby dobrowolna umowa nie przyszła do skutku, ministeryum handlu wyda orzeczenie mając wzgląd na zabezpieczenie dostatecznego dochodu z tych odnóg pokrywającego oprocentowanie i amortyzacyą kapitału zakładowego na ich budowę użytego.

§. 15. Administracya państwa ma prawo przekonywać się czy budowa kolei tudzież urządzenia ruchu są wykonane we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, i zarządzić aby wadliwościom, w tym względzie zapobieżono, lub takowe usunięto.

Administracya państwa ma prawo wydelegować organ do wglądania w zarząd.

Komisarz przez administracyę państwa ustanowiony mocen jest znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego tudzież zgromadzeń walnych, ile razy uzna to za potrzebne, i jeżeliby zapadły uchwały dobru państwa szkodliwe, takowe zawiesić.

---

*) Dodatek do Nr. 148 w zeszycie 42 rocznika 1870 rozporządzeń normalnych Dziennika rozporządzeń dla c. k. armii.

**) Rozporządzenie normalne c. k. Dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1868, zeszyt 22, Nr. 79.

***) Dz. ust. państwa z roku 1868 Nr. 151.

Za ten nadzor rządowy nad przedsiębiorstwem kolejowem, spółka ze względu na połączony z tem ciężar, obowiązana jest płacić do skarbu państwa wynagrodzenie roczne, które wymierzy administracya państwa w stosunku do tego co płacą inne koleje austryackie.

§. 16. Czas trwania koncesyi, z ochroną przeciwko zakładaniu nowych kolei, w §. 9 lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne wyrzeczoną, ustanawia się na lat 90, licząc od dnia otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej linii; po upływie tego czasu koncesya traci moc swoją.

Koncesya traci także moc swoją, jeżeli termina ukończenia budowy i otwarcia ruchu w §. 3 postanowione, dotrzymanemi nie będą, a przekroczenie tych terminów nie może być usprawiedliwione w duchu §. 11, lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne, mianowicie przesileniami politycznemi i skarbowemi.

§. 17. Administracya państwa zastrzega sobie prawo odkupienia niniejszej koncesyi a względnie kolei koncesyonowanej razem z urządzeniem w każdym czasie po upływie lat trzydziestu od dnia wydania dokumentu koncesyi.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu rzeczywisty odkup poprzedzających, z tego strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych, i przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu będzie policzony na rzecz przedsiębiorstwa.

Ta kwota przeciętna która jednak nie może wynosić mniej jak 5 od sta srebrem kapitału zakładowego, będzie płacona towarzystwu jako renta roczna w ratach półrocznych w monecie złotej lub srebrnej aż do upływu trwania koncesyi.

Suma renty rocznej nie może w żadnym razie być niższą niż czysty dochód ostatniego z rzeczonych lat siedmiu.

Prawo odkupu, rządowi służące, tylko jednocześnie na wszystkich liniach spółki wykonane być może.

§. 18. Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, państwo wchodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolei koncesyonowanej, mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomych przynależytości, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych wraz ze wszystkiemi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkiemi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jakoto: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi zapasów materyałów wszelkiego rodzaju o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego zdatne, spółka odstąpi państwu takowe za opłatą wartości szacunkowej, bądź umowionej, bądź też na żądanie jednej strony przez znawców, w sposób porządkiem sądowym przepisany, oznaczonej.

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoją utraci, jak i przy odkupieniu kolei, spółka zatrzymuje na własność te osobne budynki, jakoto piece do koksu i wapna, odlewarnie, fabryki maszyn i innych narzędzi, spichlerze, doki, itd. do zbudowania lub nabycia których administracya państwa upoważniła ją z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 19. Gdyby pomimo poprzedniczego ostrzeżenia, koncesyonaryusze dopuszczali się zaniedbywania lub niedopełniania obowiązków koncesyą lub ustawami przepisanych, administracya państwa ma prawo zarządzić środki ustawom odpowiednie a według okoliczności unieważnić koncesyą nawet przed upływem jej trwania.

Ostrzegając surowo aby nikt nie działał przeciwko postanowieniom tej koncesyi i nadając spółce prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, wszystkim władzom, do których to należy, wyraźnie rozkazujemy, aby nad koncesyą niniejszą i wszystkiemi w niej zawartemi postanowieniami ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia czternastego miesiąca września w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym drugim, Naszego panowania dwudziestym czwartym.

Franciszek Józef r. w. (L. S.)

Auersperg r. w. **Banhans** r. w. **Pretis** r. w.

145.

Obwieszczenie ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 15 października 1872,

o wyjściu z mocy obowiązującej umowy c. k. austryackiego rządu z c. rosyjskim rządem z dnia 8 listopada 1849 o wydaleniu izraelitów nie posiadających dostatecznej legitymacyi.

Według doniesienia c. k. ministerstwa spraw wewnętrznych umowa c. k. austryackiego rządu z ces. rosyjskim rządem z dnia 8 listopada 1849 (Dz. u. p. Nr. 23) o wydalaniu izraelitów nie posiadających dostatecznej legitymacyi, w skutek narady z właściwemi ministerstwami obu połów państwa monarchii austryacko-węgierskiej została przez c. k. rząd wypowiedziana, jako ustawom obowiązującym przeciwna i na zasadzie przyzwolenia rządu ces. rosyjskiego z dnia 15 października 1872 wychodzi z mocy obowiązującej.

Lasser r. w.

146.

Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 15 października 1872,

o przyłączeniu gmin Rostok, Petraszów i Marynicz do okręgu sądu powiatowego w Wyżnicy na Bukowinie.

Na zasadzie §. 2 ustawy z dnia 11 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) gminy Rostoki, Petrasze i Marynicze wyłączają się z okręgu sądu powiatowego w Putilli (Storonec) i przyłączają do okręgu sądu powiatowego w Wyżnicy.

Rozporządzenie to wchodzi w moc obowiązującą z dniem 10 grudnia 1872.

Glaser r. w.

147.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z d. 16 paźdz. 1872,

o przyszłej nazwie komisarzów skarbowych zamianowanych do bezpośredniej służby podatkowej I instancyi.

W skutek najwyższego postanowienia z dnia 7 października 1872 komisarze skarbowi, zamianowani do bezpośredniej służby podatkowej I instancyi będą na przyszłość nosić nazwę „inspektorów podatkowych" co podaje się niniejszem do wiadomości odnośnie do rozporządzenia ministerstwa skarbu z dnia 12 października 1869 (Dz. u. p. Nr. 158).

Pretis r. w.

148.

Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 18 października 1872,

wyznaczające termin, od którego ustawa z dnia 25 lipca 1871 (Dz. ust. państ. Nr. 76) wejdzie w Vorarlbergu w moc obowiązującą.

Ustawa z dnia 25 lipca 1871 (Dz. u. p. Nr. 76) o potrzebie sporządzania aktów notaryalnych w niektórych czynnościach prawnych wejdzie w Vorarlbergu w moc obowiązującą dnia 1 stycznia 1873.

Glaser r. w.